

H.A. No 10/4/2014

1

So fährt die neue U-Bahn

Von Bramfeld quer durch die Stadt bis nach Osdorf - das Projekt könnte bis zu 3,8 Milliarden Euro kosten



Die U 5 verbindet Bramfeld und den Osdorfer Born. Im Westen sind zwei Varianten denkbar: nördlich über Hohe- luft und Hagen- becks Tierpark oder südlich über St. Pauli, Altona und Ottensen. Für welche Variante sind Sie? Stimmen Sie ab! Seite 10 Frage des Tages

HA INFOGRAFIK: FRANK HASSE

1000 m

QUELLE: HAMBURGER HOCHBAHN

HAMBURG :: Es ist das ambitionier-
teste und auch teuerste Verkehrspro-
jekt, das Hamburg seit Jahrzehnten in
Angriff nimmt: Die neue U-Bahn-Linie
5, die Bramfeld im Osten künftig mit der
Innenstadt und mit Osdorf und Lurup
im Westen verbinden soll, wird nach
heutigem Stand bis zu 3,8 Milliarden
Euro kosten.

Der Chef der Hamburger Hoch-
bahn, Günter Elste, sagte bei der Vor-
stellung der Pläne, die Hansestadt habe
„keine andere Wahl“ als die zügige Aus-
weitung des schienengebundenen Ver-
kehrs. Insgesamt wird die Strecke, je
nach Linienführung, 28 bis 32 Kilome-
ter lang sein. Im Osten folgt die Trasse
vom Hauptbahnhof aus der Buslinie 6
bis Borgweg, dann nördlich durch die

City Nord und weiter über Rübenkamp,
Sengelmanstraße und Steilshoop bis
Bramfeld Dorfplatz. Im westlichen
Stadtgebiet werden eine Nord- und eine
Südvariante diskutiert. Die nördliche
würde der MetroBus-Linie 5 bis Sie-
mersplatz folgen und von dort westlich
an den Arenen vorbei bis nach Lurup
und zum Osdorfer Born führen. Die
Südvariante ist noch nicht im Einzel-
nen ausgearbeitet, soll aber auf jeden
Fall die Trabrennbahn einschließen.

„Eine U 5 muss die Großwohnsied-
lungen an die City anbinden, dicht be-
siedelte Stadtteile und Arbeitsplatz-
standorte erschließen und Freizeitein-
richtungen und Stadtentwicklungspro-
jekte berücksichtigen“, sagte Elste. Die
Kosten pro Kilometer bezifferte er mit
80 bis 120 Millionen Euro. Doch an ei-
nem Ausbau des schienengebundenen

Verkehrs führe kein Weg vorbei. „Uns
sitzt das wachsende Verkehrsaufkom-
men im Nacken, und die EU fordert,
dass wir die Vorgaben zur Luftqualität
einhalten.“ Falls man jetzt nicht reagie-
re, drohten Strafzahlungen und durch
zunehmende Staus auch eine Schädig-
ung des Wirtschaftsverkehrs.

Elste, der sich früher für eine (von
CDU und Grünen favorisierte) Stadt-
bahn ausgesprochen hatte, sagte, er sei
heute noch Anhänger dieses Verkehrs-
systems. Die Erfahrung habe aber ge-
lehrt, dass der Widerstand dagegen bei
den Bürgern groß sei. Bei der Planung
einer U-Bahn gebe es durch die unter-
irdische Bauweise wesentlich weniger
Verkehrsbehinderungen.

Wirtschaftssenator Frank Horch
(parteilos) bezeichnete die neue U-
Bahn als „entscheidenden Baustein

zum Ausbau des öffentlichen Nahver-
kehrs“. Neben dem Bau der U 5 solle es
auch „eine neue Haltestelle am östli-
chen Ast der U 1 zwischen Farmsen und
Berne und eine Ausfädelung der U 4 im
Bereich Horner Rennbahn in Richtung
Horner Geest“ geben. Angesichts der
„hohen Sensibilität bei Eingriffen im
Straßenraum“ sei ein rascher Ausbau
nur unterirdisch erreichbar. „Finan-
zierbarkeit und die örtliche Akzeptanz
werden bei den Planungen eine ent-
scheidende Rolle spielen.“ Klar ist, dass
sich der Senat eine Beteiligung von
Bund und EU an den Kosten erhofft.

Baubeginn für die U 5 soll frühes-
tens 2020 sein. Die Verlängerung der U
4 könnte 2019 starten. Die Opposition
hält die U-Bahn-Pläne für unrealistisch.

>>> Seite 2 Leitartikel Seite 10 Bericht

Die Rechnung, bitte

Bürgermeister Olaf Scholz muss sagen, wie er seine **neue U-Bahn** bezahlen will

∴ Man kann diese Pressekonferenz auch als Tabubruch lesen. Da setzten sich also am Mittwoch der parteilose Wirtschaftsminister Frank Horch und der Hochbahn-Chef Günter Elste (SPD) im Rathaus vor die Presse und verkündeten ein „Jahrhundertprojekt“, wie es Elste selbst nannte. Sie wollen eine neue U-Bahn-Linie bauen, die Bramfeld und Osdorf über die Innenstadt verbindet und nach derzeitigen Schätzungen bis zu 3,8 Milliarden Euro kosten könnte.

Klar: So eine U 5 wäre eine tolle Sache. Nicht nur für die Menschen in Bramfeld, Steilshoop, Osdorf und Lurup – sondern für die ganze Stadt. Dummerweise konnten die beiden Herren aber nicht so genau sagen, wer ihr Jahrhundertprojekt bezahlen und wann mit dem Bau begonnen werden soll. Stattdessen erzählte der Wirtschaftsminister von der Fortsetzung der Arbeit unserer Vorväter und verstieg sich zu der Aussage, es sei bei solchen Grundsatzentscheidungen nicht so wichtig, ob ein Streckenkilometer 50 oder 100 Millionen Euro koste.

Als Hamburger zuckt man schon beim Begriff „Jahrhundertprojekt“ seit einer Weile reflexhaft zusammen. Ein solcher Satz von einem Wirtschaftsminister, in der ihm eigenen laxen Art dahingesagt, lässt einen dann richtig schaudern. Denn das erinnert an die Aussage von Ex-Bürgermeister Ole von Beust beim Blick auf das von ihm angerichtete Elbphilharmonie-Desaster: Wer sich jemals eine Küche bestellt habe, wisse doch, das am Ende alles teurer werde. Das sei halt so.

SPD-Bürgermeister Olaf Scholz war bekanntlich angetreten, mit solch flapsiger Unseriosität und Ungenauigkeit Schluss zu machen. Sorgfalt statt Wolkenkuckucksheim, gutes Regieren statt Schwadronieren – das war das Versprechen. Nun aber hat der Scholz-Senat uns sein eigenes „Jahrhundertprojekt“ vorgestellt. Ohne den Hauch einer konkreten Idee zur seriösen Finanzierung. Das ist neu.

JENS MEYER-WELLMANN



Der Autor ist stellvertretender Leiter der Hamburg-Redaktion

Denn es passt erstens nicht zum bisherigen Regierungsstil des Bürgermeisters und dem Versprechen, sein Senat arbeite nach dem Prinzip „Pay as you go“, also: Wer etwas will, muss auch sofort sagen, wie er es bezahlt. Es passt aber auch zweitens nicht zu seiner bisherigen Ablehnung einer Stadtbahn. Die war laut Scholz quasi unbezahlbar. Nun aber will er eine U-Bahn bauen, die vier-, fünf- oder sechsmal so teuer ist. Das wirft allerlei Fragen auf. Da Herr Elste und Senator Horch diese nicht beantwortet haben, muss der Bürgermeister das nun selbst

tun. Sonst könnte man es womöglich als Statement verstehen, dass Scholz das Jahrhundert-Vorhaben nicht selbst verkündete. Und jemand würde ihm unterstellen, er wolle nach der Wahl sagen, das sei nur der Vorschlag eines parteilosen Senators und des Hochbahn-Chefs gewesen. Die Hamburger haben genug Erfahrungen mit U-Bahn-Plänen ihrer SPD-Senate, die nach Wahlen wieder kassiert wurden.

All das soll nicht heißen, dass der Bau einer neuen U-Bahn schlecht wäre. Im Gegenteil. Sie wäre schneller als eine Stadtbahn und würde den Straßenraum nicht zusätzlich belasten. Die von CDU und Grünen favorisierte Stadtbahn hat allerdings andere Vorzüge. Sie wäre günstiger und schneller fertig. Aus guten Gründen haben viele europäische Metropolen moderne Stadtbahnen wieder eingeführt.

Dass Hamburg einen Ausbau des Schienennetzes braucht, ist unstrittig. Die Bürgerschaftswahl wird wohl auch eine Abstimmung darüber, ob man den neuen Anforderungen eher mit einer Stadtbahn, einer neuen U-Bahn oder einem Mischsystem gerecht wird. Damit die Hamburger das Thema konstruktiv diskutieren können, muss alles auf den Tisch. Die CDU hat ihr Stadtbahnkonzept vorgelegt, die Handelskammer ihr Metrobahnkonzept. Der Senat hat jetzt nur eine schwammige Vision vorgestellt. Das reicht nicht für einen seriösen Vergleich der Alternativen. Die SPD muss die Details nachliefern. Vor der nächsten Wahl.

Seite 10 „Unterirdische Politik“

H.A. 10/4/14

Opposition kritisiert U-Bahn-Plan: „Unterirdische Verkehrspolitik“

ALTSTADT :: Alle vier Oppositionsfraktionen haben die vom SPD-Senat vorgelegten Pläne für eine Linie U 5 kritisiert. Hauptkritikpunkte waren die unklare Finanzierung und der lange Zeitraum bis zur Fertigstellung. „Der Vergleich fällt eindeutig für die Stadtbahn aus“, sagte CDU-Fraktionschef Dietrich Wersich. „Während das Streckennetz der Stadtbahn fast dreimal so lang ist und damit deutlich mehr Hamburger erreicht als die U-Bahn-Pläne, liegen die Kosten der kürzeren U-Bahn um fast eine Milliarde Euro höher. Und während die erste Stadtbahn schon zum Ende der nächsten Legislaturperiode fährt, soll der jahrelange U-Bahn-Bau nach Vorstellung der SPD erst in der übernächsten Wahlperiode starten.“

Handelskammer hält Pläne für „wichtigen Beitrag zur Mobilität“

Jedem vernünftigen Hamburger müsse klar sein, „dass eine U-Bahn, die später kommt, weniger bringt und obendrein teurer ist, Illusion bleibt und keine Chance auf Realisierung hat“, sagte Wersich. CDU-Verkehrspolitiker Klaus-Peter Hesse monierte, die Strecke führe „durch Bereiche, die bereits bestens angebunden sind und vernachlässigt viele Bereiche der Stadt mit Wachstumspotenzial und schlechterer Anbindung“. Die Großbaustellen bei den Stationen und den Notausstiegen würden die Innenstadt „verkehrlich lahmlegen“. Es erschließe sich auch nicht, warum „zurzeit die Metrobuslinie 5 für viele Millionen Euro ausgebaut wird, um anschließend die gleiche Straße wieder für die U-Bahn aufzureißen“.

Die Grünen sprachen von einer „unterirdischen Verkehrspolitik“. Eine U-Bahn koste pro Kilometer bis zu fünfmal so viel wie eine Stadtbahn, sagte Grünen-Fraktionschef Jens Kerstan. „Hamburg braucht Investitionen in einen attraktiven Nahverkehr, aber für den Preis einer neuen U-Bahn könnte Hamburg ein ganzes Stadtbahn-Netz bekommen und die S4 und die S21 ins Umland noch obendrauf. Kosten und Nutzen stehen beim Plan des Senats in einem miserablen Verhältnis.“

Grünen-Verkehrspolitiker Till Steffen sagte: „Jetzt ist der Metrobus 5 voll, jetzt warten die Menschen in Lurup, Osdorf, Steilshoop und Bramfeld auf eine attraktive Nahverkehrsanbindung, jetzt ist der Busverkehr in Harburg und Wilhelmsburg am Rande seiner Kräfte. Diese Probleme kann die Stadt nicht

immer weiter vor sich herschieben. Aber genau das macht der Senat, wenn er die U-Bahn verspricht.“

FDP-Verkehrspolitiker Wieland Schinnenburg sagte, es sei zwar „grundsätzlich gut“, wenn der Senat „endlich Zukunftsprojekte für den ÖPNV in Hamburg vorlegt, die über das unsinnige ‚Busbeschleunigungsprogramm‘ hinausgehen“. „Die vorgestellten ersten Planungen für eine neue U-Bahn-Linie 5 quer durch Hamburg erscheinen uns aber wenig stimmig: Kosten und Planungs- wie Bauzeiten wären offenbar immens, um diese neue Linie von West nach Ost durch die ganze Stadt zu führen. Eine Erweiterung vorhandener Hochbahnstrecken über Ausfädelungen könnte schneller und kostengünstiger zu realisieren sein, um Stadtteile wie Steilshoop oder Jenfeld an das Netz anzubinden.“

Linken-Verkehrspolitikerin Heike Sudmann bezeichnete das vorgelegte Konzept als „Planungen von Planungen von Planungen“. Konkrete Aussagen gebe es nirgends – „nicht beim Streckenverlauf, nicht bei den Kosten, nicht bei den Zeitplänen“, so Sudmann. „Das soll alles nach der Bürgerschaftswahl passieren. Wer's glaubt, wird selig. Schlecht für die SPD ist nur, dass die Menschen in Bramfeld, Steilshoop, Lurup und Osdorf diesen Trick schon kennen.“

Handelskammer-Hauptgeschäftsführer Hans-Jörg Schmidt-Trenz bezeichnete die Pläne als „wichtigen Beitrag für die Mobilität in Hamburg“. Er appellierte aber an den Senat, „die U-Bahn dort, wo es der Straßenraum zulässt, ebenerdig zu führen“. Gerade auf der Bustrasse der Linie 5 könne die U-Bahn „teilweise gut oberirdisch fahren und Hamburg mehrere hundert Millionen Investitionen ersparen“. Die Kammer hatte kürzlich das Konzept einer Metrobahn vorgestellt, die teils ober-, teils unterirdisch fahren soll. (jmw)

Seite 2 Leitartikel: Die Rechnung, bitte



Dietrich Wersich (CDU) hält die Pläne für wenig realistisch Foto: B. Fabricius

4